Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9543**

18. Wahlperiode 05.09.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/9442 –

Bau der S-Bahn-Linie S21 (Nord-Süd-S-Bahn) in Berlin

Vorbemerkung der Fragesteller

Zur Einbindung des im Jahr 2006 neu eröffneten Berliner Hauptbahnhofes in das Berliner S-Bahn-Netz in der Nord-Süd-Achse ist der Bau und die Inbetriebnahme der S-Bahn-Linie S21 vorgesehen. In der letzten Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) erreichte das Projekt S-Bahn-Linie S21 unter Einbeziehung des ersten und zweiten Bauabschnittes (Nordring – Berlin Hauptbahnhof und Berlin Hauptbahnhof – Berlin Potsdamer Platz) einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,35. Die Bundesregierung nahm daraufhin im Jahr 2010 das Projekt S-Bahn-Linie S21 in das Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) auf.

Der erste Bauabschnitt zwischen dem Nordring (Berlin Westhafen/Berlin-Wedding) und dem Berliner Hauptbahnhof befindet sich bereits im Bau. Hierbei zweigt die zu errichtende S-Bahn-Strecke von den Bahnhöfen „Berlin-Wedding“ und „Berlin Westhafen“ in unmittelbarer Nähe zu den bereits bestehenden Gleisen der Regional- und Fernbahn in Richtung Süden ab. Die vom Nordring abzweigenden Gleise werden südlich der Perleberger Brücke zusammengeführt. Die im Nordteil oberirdisch geführte Trasse wird vor Querung der B 96 in Tunnellage fortgeführt. Der Berliner Hauptbahnhof als Endpunkt des ersten Bauabschnittes wird in einer unterirdischen Tunnelstation parallel zur bestehenden U-Bahn-Station U55 unterhalb der Humboldthafenbrücke erreicht. Der zweite Bauabschnitt zwischen den Bahnhöfen „Berlin Hauptbahnhof“ und „Berlin Potsdamer Platz“ wird unterirdisch entlang des Kapelle-Ufers, Schiffbauerdamms, Friedrich-Ebert-Platzes und der Ebertstraße geführt.

Der Bund finanziert 60 Prozent der Kosten des Projekts S-Bahn-Linie S21, das Land Berlin die weiteren 40 Prozent der anfallenden Kosten aus dem Projekt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 1. September 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wann soll die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingeforderte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für das im GVFG-Bundesprogramm aufgenommene Projekt S-Bahn-Linie S21 in Berlin abgeschlossen sein?

Die Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung für das Projekt S 21 Berlin ist Ende 2015 abgeschlossen worden.

2. Welche Gründe sind für die verzögerte Bearbeitungsdauer der aktuellen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur veranlassten Nutzen-Kosten-Untersuchung für das GVFG-Projekt S-Bahn-Linie S21 ursächlich, deren Ergebnisse nach Auskunft des Berliner Senats gegenüber dem Abgeordnetenhaus von Berlin (Drucksache 17/16570 des Abgeordnetenhauses von Berlin) „bis Ende 2015 vorliegen“ sollten?

Die Bearbeitung der Nutzen-Kosten-Untersuchung ist wie vorgesehen bis Ende 2015 erfolgt.

3. Welche Ergebnisse und welches Nutzen-Kosten-Verhältnis resultieren aus der aktualisierten Nutzen-Kosten-Untersuchung?

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde mit 1,15 ermittelt. Das Vorhaben ist aus gesamtwirtschaftlicher Sicht weiterhin förderwürdig.

4. Wie hoch belaufen sich aktuell die Kostensteigerungen gegenüber den bisher veranschlagten Plankosten von 190 Mio. Euro für den ersten Bauabschnitt des Projekts S21 (Abschnitt Ringbahn – Berlin Hauptbahnhof)?

Für den 1. Bauabschnitt sind der Bundesregierung derzeit Kosten in Höhe von rd. 319 Mio. Euro bekannt. Daraus ergibt sich eine Steigerung um 129 Mio. Euro gegenüber den damaligen Kosten mit Preisstand 2006 in Höhe von 190 Mio. Euro.

5. Wie hoch belaufen sich aktuell die Kostensteigerungen gegenüber den bisher veranschlagten Plankosten von 127 Mio. Euro für den zweiten Bauabschnitt des Projekts S21 (Abschnitt Berlin Hauptbahnhof – Berlin Potsdamer Platz)?

Für den 2. Bauabschnitt wurden zum Preisstand 2015 Kosten in Höhe von rd. 163 Mio. Euro genannt. Daraus ergibt sich eine Steigerung von 41 Mio. Euro gegenüber den damaligen Kosten mit Preisstand 2006 in Höhe von 122 Mio. Euro.

6. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Ergebnisse aus den Abstimmungen der Projektbeteiligten zur Kostentragung des bislang entstandenen und des noch entstehenden Mehrbedarfs aus den Kostensteigerungen beim Projekt S-Bahn-Linie S21?

Für den Bauabschnitt 1 ergeben sich für den Bund derzeit zuwendungsfähige Kosten in Höhe von rd. 230 Mio. Euro, bei einer Förderquote von 60 Prozent ergibt sich eine Bundesfinanzhilfe in Höhe von bis zu 138 Mio. Euro. Die Tragung der weiteren Kosten wird zwischen der DB AG und dem Land Berlin in der Bau- und Finanzierungsvereinbarung geregelt.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Realisierung des optionalen S-Bahnhofes „Perleberger Brücke“ innerhalb des ersten Bauabschnittes des Projekts S21?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

8. War der optionale S-Bahnhof „Perleberger Brücke“ bereits Teil der Nutzen-Kosten-Untersuchung von 2010, die unter Einbeziehung des ersten und zweiten Bauabschnittes (Berlin Westhafen/Berlin-Wedding – Berlin Potsdamer Platz) einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,35 ergab?

   Wenn nein, weshalb nicht?

Der optionale S-Bahnhaltepunkt „Perleberger Brücke“ ist nicht Bestandteil der Nutzen-Kosten-Untersuchung von 2010 und auch nicht Bestandteil des Projektes. Gründe dafür sind der Bundesregierung nicht bekannt.

9. Wann erteilte nach Kenntnis der Bundesregierung das Land Berlin erstmals einen Kostenauftrag zur Ermittlung der projektierten Kosten für die Errichtung des S-Bahnhofes „Perleberger Brücke“ an die Deutsche Bahn AG?

Die Bundesregierung hat keine Kenntnis über einen Kostenauftrag des Landes Berlin zur Ermittlung der projektierten Kosten für die Errichtung des S-Bahnhofes „Perleberger Brücke“.

10. Wie bewertet die Bundesregierung eine Realisierung des Projekts S-Bahn-Linie S21 ohne Bau des zweiten Abschnittes zwischen Berlin Hauptbahnhof und Berlin Potsdamer Platz?

Die Bundesregierung geht von der Realisierung beider Bauabschnitte aus.

11. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuell geplante Inbetriebnahmetermin des ersten Bauabschnittes des Projekts S21 zwischen Ringbahn und Berlin Hauptbahnhof?

Der Inbetriebnahmetermin befindet sich derzeit in der Abstimmung.

12. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung Medienberichte zutreffend, wonach mit Inbetriebnahme des ersten Bauabschnittes bis Berlin Hauptbahnhof für die Endstation „Hauptbahnhof“ ein provisorischer Tunnel-Bahnsteig nördlich der Invalidenstraße eingerichtet werden soll (http://signalarchiv.de/Meldungen/10003960)?

Der Bundesregierung ist bekannt, dass hierzu Abstimmungen zwischen dem Land Berlin als zuständigem Aufgabenträger für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) und der DB AG als Vorhabenträgerin erfolgen. Der Bund ist in die Planungen und Kostentragung nicht eingebunden.

13. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung Medienberichte zutreffend, wonach mit Inbetriebnahme eines solchen vorübergehenden provisorischen Tunnel-Bahnsteiges „Hauptbahnhofes“ nördlich der Invalidenstraße ein temporärer Aufzug vorgesehen ist (http://signalarchiv.de/Meldungen/10003960)?

Ob bei einer provisorischen Inbetriebnahme ein temporärer Aufzug vorgesehen ist, ist der Bundesregierung nicht bekannt. Auf die Antwort zu Frage 12 wird verwiesen.

14. Wie hoch belaufen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für den provisorischen Tunnel-Bahnsteig „Hauptbahnhof" nördlich der Invalidenstraße mitsamt der notwendigen Zugangswege (Fortführung der Passerelle, Treppen, Rolltreppen und Aufzüge) von und zum Berliner Hauptbahnhof für das GVFG-geförderte Gesamtprojekt S-Bahn-Linie S21?

Auf die Antwort zu Frage 12 wird verwiesen.

15. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung Medienberichte zutreffend, wonach beim Bau des Berliner Hauptbahnhofes im Bereich unterhalb der Humboldthafenbrücke keine ingenieurtechnisch und sicherheitstechnisch hinreichenden Bauvorleistungen für die zu jenem Zeitpunkt bereits geplante S-Bahn-Linie S21 geschaffen worden sind (http://signalarchiv.de/Meldungen/10003960)?

Bauvorleistungen wurden geschaffen. Im Bereich unterhalb der Humboldthafenbrücke kann der Bau der S-Bahnlinie S 21 jedoch nicht so erfolgen, wie dies bei Schaffung der Bauvorleistungen beim Bau des Berliner Hauptbahnhofes geplant war.

16. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung Medienberichte zutreffend, wonach für die Anlegung des endgültigen S-Bahnhofes „Hauptbahnhof" der S-Bahn-Linie S21 unterhalb der Humboldthafenbrücke parallel zur U-Bahn-Linie U55 die Fundamente des Berliner Hauptbahnhofes verändert werden müssen (http://signalarchiv.de/Meldungen/10003960)?

Für die Anlegung des endgültigen S-Bahnhofes „Hauptbahnhof" der S-Bahn-Linie S 21 unterhalb der Humboldthafenbrücke parallel zur U-Bahn-Linie U55 müssen keine Fundamente verändert werden. Planmäßig ist eine im Zuge des Hauptbahnhofes hergestellte Schlitzwand im Bereich der Trasse der S 21 zurückzubauen.

17. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine Unterbrechung des S-Bahn-Verkehrs sowie des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs auf der im Bereich des Hauptbahnhofes aufgeständerten Berliner Stadtbahn im Zuge einer etwaigen Veränderung der Fundamente des Hauptbahnhofes für die Fertigstellung des im Planfeststellungsbeschlusses vorgesehenen Bahnhofes „Hauptbahnhof" parallel zur U-Bahn-Linie U55 absehbar, und wenn ja, für welchen Zeitraum ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine derartige Unterbrechung des Bahnverkehrs auf der Berliner Stadtbahn absehbar?

Die Baumaßnahme im Bereich Berlin Hauptbahnhof wird unter laufendem Bahnbetrieb ausgeführt. Es ist keine längerfristige Unterbrechung des Verkehrs geplant.

18. Wann erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung die Inbetriebnahme des S-Bahnhofes „Hauptbahnhof" parallel zur U-Bahn-Linie U55 unterhalb der Humboldthafenbrücke entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss des Projekts?

Der ursprünglich geplante Inbetriebnahmetermin kann nicht eingehalten werden, der neue Inbetriebnahmetermin befindet sich in der Abstimmung.

19. Wann erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung die Entscheidung über den Bau des zweiten Bauabschnittes zwischen Berlin Hauptbahnhof und Berlin Potsdamer Platz?

Für den Bauabschnitt 2 werden derzeit die Vorplanungen erstellt. Eine Entscheidung kann erst nach Abschluss der Vorplanungen erfolgen.

20. Wann erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung der Beginn des zweiten Bauabschnittes zwischen Berlin Hauptbahnhof und Berlin Potsdamer Platz?

Für den Beginn des 2. Bauabschnittes liegen noch keine Erkenntnisse vor. Es wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

21. Veranlasst die Bundesregierung für den anvisierten dritten Bauabschnitt der S-Bahn-Linie S21 zwischen Berlin Potsdamer Platz und Berlin Südkreuz (Cherusker-Kurve) eine weitere Nutzen-Kosten-Untersuchung?

Für einen 3. Bauabschnitt wäre eine weitere Nutzen-Kosten-Untersuchung erforderlich.

22. Wann erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung der Beginn des dritten Bauabschnittes zwischen Berlin Potsdamer Platz und Berlin Südkreuz (Cherusker-Kurve)?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse für den Beginn eines 3. Bauabschnittes vor.

23. Fordert die Bundesregierung eine Rückerstattung der bis dahin gewährten Mittel des Bundes aus dem GVFG-Bundesprogramm vom Land Berlin ein, für den Fall, dass die aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für das Projekt S-Bahn-Linie S21 mit einem Wert von unter 1,0 abgeschlossen wird?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333